月刊
通巻
650
2026年11月

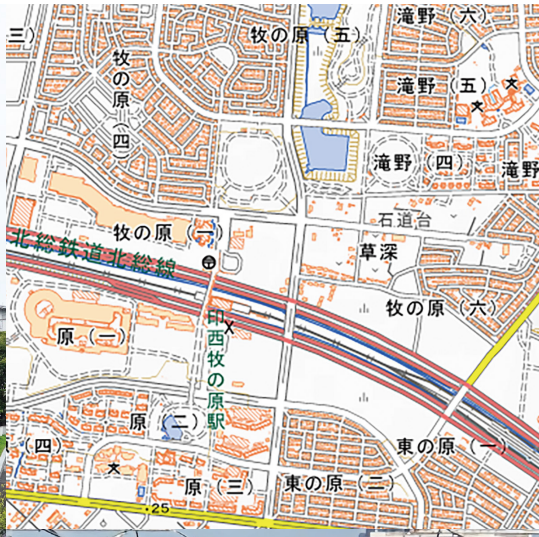
地図と学ぶ

地図中心

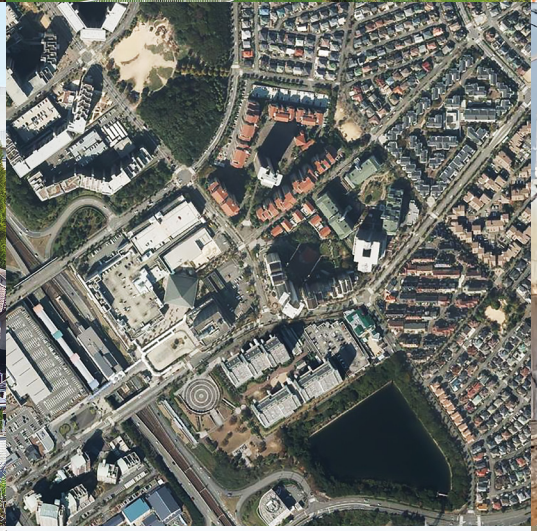
特集 鉄道とニュータウンの親密な関係



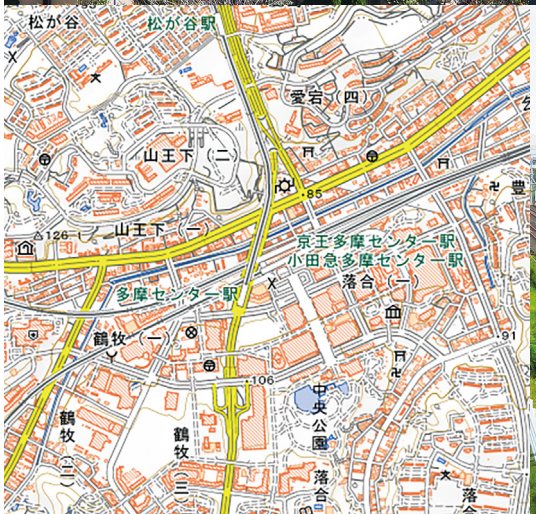
















地図中心　650号 目次【特集　鉄道とニュータウンの親密な関係】

鉄道が作った“田園都市”と“ニュータウン”	枝久保　達也	3
杜せきのした・美田園・仙台空港	津沢　正晴	6
ユーカリが丘ニュータウンの“こあら号”	津沢　正晴	7
千葉ニュータウンと鉄道	秋山　千央	8
多摩ニュータウンの鉄道	今尾　恵介	12
東急多摩田園都市の鉄道	今尾　恵介	17
横浜・港北ニュータウンと鉄道～建設の歩み～	岡田　直	20
中央線高蔵寺駅が引き寄せたニュータウンと現在の姿	林　上	24
千里ニュータウンと鉄道	三木　理史	28
鉄道で巡る関西のニュータウン～泉北・日生・三田・西神	髙橋　悠	32
広島市内ニュータウンへの新交通・現在過去未来	野月　貴弘	36

【連載】

《地図心中 復活版 48》絵解き－45　市民と駅in港北N.T.	高橋　美江	38
《日本百名山が見える鉄道 見えた鉄道 31》中央本線から鳳凰山	清水　長正	40
《歴史舞台地図追跡 104》江戸・東京をめぐる虚像と実像（其の卅捌）	谷口　榮	42
《地図を片手に大地を駆ける 99》川根トレイルマップ	小泉　成行	44
《地図づくり最前線 035》「地理院地図」の中・小縮尺タイルがリニューアル（後編）	片岡　義明	46
《地図教育の道具箱 45》中学校社会科地理的分野において「探究型フィールドワーク」をするために	小谷　勇人	48
新刊地形図案内　50　／　今月新刊の見どころ！・日本地図センター便り　51　／　編集後記・次号予告		52

《表紙》
上段右・中段中央・下段左は地理院地図（2026年10月）。
その他は、本誌特集に掲載した写真および誌面の都合により未掲載となった写真を使用。

月刊 地図中心

◆「地図中心」は毎月10日発行です◆

1冊　880円（税込）

地図倶楽部

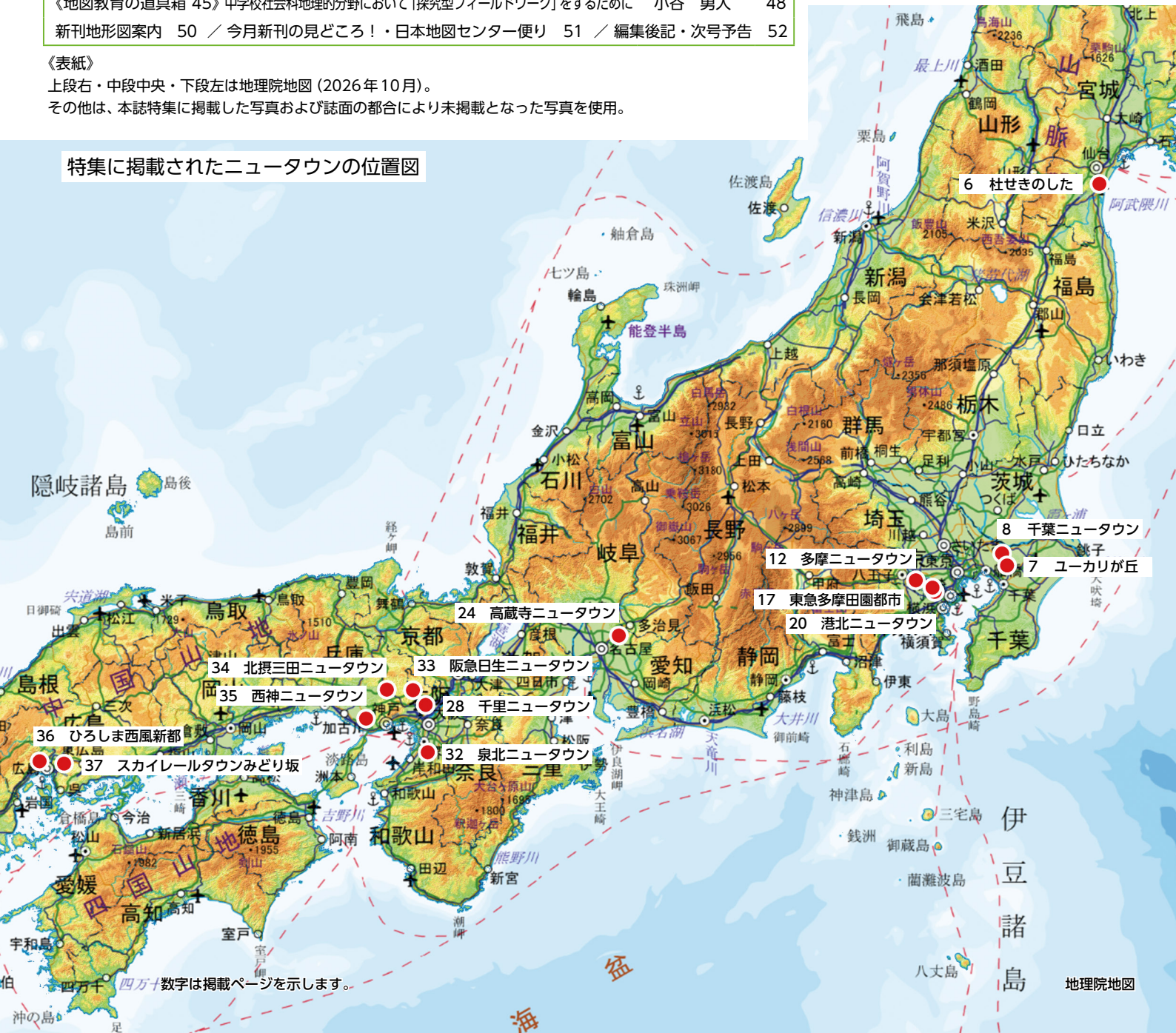
◆紙版と電子版のご購読会員
年間購読1年間 12冊
プレミアム会員
6,600円（税・送料込）
プレミアム会員（シニア）満65歳以上
5,500円（税・送料込）

◆電子版のみのご購読会員（紙版は送付されません）

地図倶楽部会員	会費（税込）	入会資格
一般会員	5500円	なし
一般会員（シニア）	4400円	満65歳以上
学生会員	2200円	学生または18歳未満の方

地図倶楽部事務局
map-club@jmc.or.jp　03-3485-5417

特集に掲載されたニュータウンの位置図



鉄道が作った“田園都市”と“ニュータウン”

枝久保（えだくぼ）　達也（たつや）

近代都市は鉄道によって形成された。厳密には 1830 年代、世界最大の都市であるロンドンでは乗合馬車による郊外から都市への「馬車通勤」が出現していたが、欧米諸国では 19 世紀末から 20 世紀初頭にかけて路面電車及び地下鉄が整備されるとともに都市域が拡大した。

都市が膨張しても人間の「可処分時間」は変わらない。通勤に要する時間は片道 1 時間以内が望ましい。東京も江戸時代は徒歩（4km/h）、明治～大正前期は路面電車（表定速度 8km/h）だったが、第一次世界大戦の大戦景気と関東大震災を経て、大正後期～昭和初期にかけて郊外電鉄（同 20 ～ 30km/h）が相次いで開業すると、都市圏は一気に拡大した。

同時代の日本人もこの原則を理解していた。本格的な郊外化の進展に先駆けて、日本で初めて科学的手法で交通計画を検討した東京市内外交通調査会は、1919 年に公表した報告書の冒頭に「都市の膨張は市民がある時間内に便宜その中心地に出入り往来し得べき程度に極限せらるるものにして、その範囲は実に内部における輸送機関の速度によりて伸縮する」と記している。

都心に飲み込まれる郊外

郊外に誕生した住宅地の代表格が目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄が開発した「田園都市」だ。イギリスのハワードが提唱した「Garden City」と、これに基づき建設されたロンドン近郊のレッチワースを範に取り開発されたが、「本家」が大都市から独立した職住近接のコミュニティとして設計されたのに対し、本邦の田園都市は東京都心への通勤を前提とした住宅地として位置付けられた。

都市圏は都心から距離の二乗で拡大する。止まらない人口流入と都市圏の拡大に危機感を抱いた都市計画関係者は、1924 年のアムステルダム国際都市計画会議において、大都市をグリーンベルトで囲み、周辺に衛星都市（ニュータウン）を建設することで都市膨張を抑制する決議を行った。この衛星都市は Garden City と同様、大都市に依存しない独立した都市であった。

日本の都市膨張対策も昭和戦前期に始まっている。1939 年の東京緑地計画を嚆矢として、戦災復興計画、1958 年に策定された第 1 次首都圏基本計画にもグリーンベルトが盛り込まれたが、建築制限に強い反対があり、実現しなかった。こうして東京都市圏は歯止めのないまま、鉄道に沿って拡大を続けていく。

1940 年に約 678 万人を数えた東京市 35 区（東京都特別区）の人口は、1945 年 10 月に 277 万人まで減少したが、1955 年に約 697 万人まで回復すると、1960 年には 831 万人に達した。時代は高度成長、さらなる人口流入の受け皿として大都市周辺で開発されたのが、千里ニュータウン（1960 年着工）に始まる日本版ニュータウンだ。

田園都市がそうであったように、日本におけるニュータウンも独立した都市ではなく大都市のベッドタウンとして位置付けられた。つまり日本のニュータウンにおける鉄道とは単に都心と接続するのみならず、十万人以上の居住人口を 1 時間以内に送り届ける通勤手段でなければならなかった。言い換えればニュータウンは鉄道整備と一体的に行う必要がある。

幻の通勤新幹線構想

個々のニュータウン鉄道の歴史や特色は各記事を参照いただくとして、本稿では実現しなかった究極のニュータウン鉄道とも言うべき「通勤新幹線」を通じて問題意識を整理してみたい。

1964 年に開業した世界初の高速鉄道の東海道新幹線は国鉄関係者の想像を上回る成功を収めた。国鉄は新幹線方式で全国の鉄道網を再編成すべく、「全国幹線鉄道網」と「首都圏高速鉄道網」を立案した。後者がいわゆる通勤新幹線である。

通勤新幹線は 6 路線で構成される。成田新国際空港から千葉ニュータウン経由の路線（50km）は、東京駅・新宿駅経由で、高崎及び桐生付近からの路線（100km）と直通。水戸から筑波研究学園都市経由の路線（100km）は、新宿駅で小田原方面からの路線（70km）と直通する。

宇都宮からの路線（100km）は東京駅、甲府からの路線（100km）は新宿駅止まり。これら都心 70 ～ 100km 圏を表定速度 120km/h 以上で結ぶことで、遠隔地が通勤可能なベッドタウンに生まれ変わるのである。

列車は編成定員 1760 人（16 両編成）で 3 分間隔、輸送力は毎時約 3.5 万人だ。ちなみに首都圏屈指の混雑路線である中央線快速は、編成定員 1380 人（101 系 10 両編成）、2 分間隔で約 4.2 万人だ。既存通勤路線と比べてもかなりの輸送力になる。

この輸送力に見合うニュータウンは次のような規模になる。世帯構成を 1 世帯 4 人、そのうち 1 人が就業するとして、そのうち 20% が都市

杜せきのした・美田園・仙台空港

津沢　正晴

宮城県名取市の杜せきのした・美田園は、県が 1996 年に策定した仙台空港臨空都市整備基本計画に基づく臨空ニュータウンである。

仙台平野を縦貫する仙台東部道路をはさみ内陸寄りの杜せきのした地区約 69.3ha、海岸寄りの美田園地区約 114.4ha、計画戸数は計 2,290 戸。将来にわたって良好な住環境が持続するよう、それぞれ地区計画が定められている。空港から仙台市へ向かうとき最初に出会う市街であるため、景観保持のため敷地最低面積・用途、建物高さ・意匠などが規制されている。

仙台空港鉄道仙台空港線は、JR 東北本線名取駅から分岐し、仙台空港ターミナルに隣接する空港駅へ至る 7.1km の鉄道路線で、2007 年 3 月開業した。途中駅の杜せきのした・美田園が、それぞれ同名の臨空ニュータウンの中心駅である。交流 50Hz20kV 電化され、全列車が JR 東北本線と直通する。運転系統名「仙台空港アクセス線」として仙台駅へ乗り入れ、最高運転速度 110km/h で仙台市と空港を約 25 分で直結している。車両は自社保有 SAT721 系電車と JR 東日本 E721 系電車で、低床車体が特徴だ。仙台空港鉄道（株）は沿線自治体と JR 東日本や仙台国際空港会社など地元企業が出資する第三セクターである。



写真：仙台空港駅へ到着する E721 系電車.

2011 年 3 月 11 日に発生した東北地方太平洋沖地震（Mw9.0）では、本震の約 1 時間後、高さ 3 m 以上の津波が来襲した。

杜せきのした団地では仙台東部道路の築堤が遡上を阻んだ。美田園団地では浸水被害があったが、貞山運河・八軒堀・増田川という 3 重の水路により水勢が削がれた。復旧は比較的早く、周辺被災者向け仮設住宅、続いて災害公営住宅が建てられた。

仙台空港は全施設が冠水し、駐機していた小型機など計 67 機が被災、滑走路下を潜る空港アクセス線のアンダーパスが水没、空港駅一階の通信・運行管理設備が機能喪失した。空港ターミナル上層階は、旅客や空港従業員だけでなく周辺集落の被災者避難場所ともなった。自衛隊などの支援を得て滑走路を 3 月中に啓開して支援物資を空輸搬入し、同年 9 月までに定期便を再開した。空港アクセス線の復旧は鉄道・運輸機構の支援を得て、空港の再開と連動し、7 月の部分再開を経て 10 月 1 日までに全線で運行を再開した。

美田園駅近くに雷神塚古墳がある。築造は 5 世紀頃と推定され、現在まで少なくとも 3 回の巨大地震・津波に遭ったはずだが、直径約 35m の円墳が避難丘となり、人々は住み続けたのだろう。いまニュータウンの人口・世帯数は 2011 年震災前を上回り、仙台市近郊の住宅地として定着している。



図 2：10 万分 1 浸水範囲概況図 13 から.
国土地理院技術資料 D1_No.691

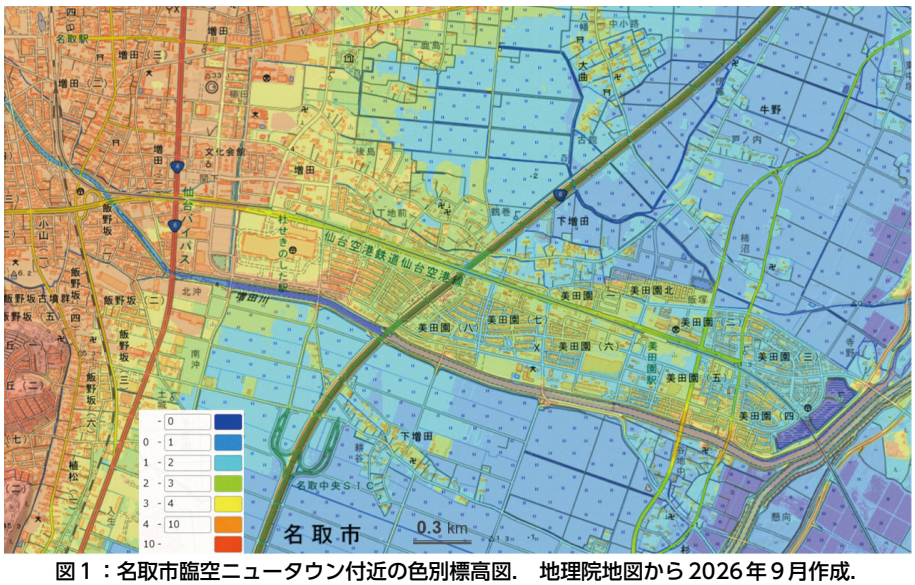


図 1：名取市臨空ニュータウン付近の色別標高図.　地理院地図から 2026 年 9 月作成.

〈参考文献・Web サイト〉
阿部壽ほか（1990）：仙台平野における貞観 11 年（869 年）三陸津波の痕跡高の推定. 地震 ,2,43, 513-525.
国土交通省（2018）：宅地供給・ニュータウン. https://www.mlit.go.jp/totikensangyo/totikensangyo_tk2_000065.html
名取市（2006）：地区計画届出の手引き（杜せきのした地区）（美田園地区）,30p.28p.
新美達也ほか（2013）：貞山運河による津波減衰効果に関する数値的検討. 土木学会論文集 B2,69,2,I_211-I_215
宮城県空港臨空地域課（2011 ～ 13）：「仙台空港復興だより」第 1 ～ 12 号.

多摩ニュータウンの鉄道

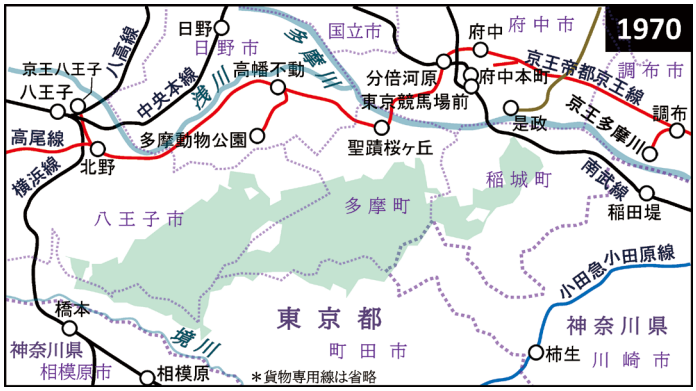
今尾　恵介（いまお　けいすけ）

今から55年前のことである。昭和46年（1971）4月5日の朝日新聞の記事。「忍の一字」の小見出しで描かれたのは、黎明期の多摩ニュータウンの通勤風景だ。

「多摩ニュータウンの入居者が通勤をはじめた先月二十九日朝。団地から約八㌔の京王線聖蹟桜ヶ丘駅へ向かうバスのほとんどは、十五分の予定が四十分近くかかった。都心の大手町へ通う会社員（五〇）は「家を出てから会社まで一時間半とみていたが、こんな調子では二時間かかる。いつになったら改善されるやら」と不安そう。バスの車内は、高い競争率の中で幸運をいとめた入居者ばかり。――やがて、団地と駅の間に幅二十八㍍の新道ができ、さらに団地内に私鉄も乗り入れる。その時までのがまん――そんな期待があるためか、乗客はノロノロ運転をじっとこらえる。」

第1期の入居は南多摩郡多摩町（現・多摩市）の永山付近であったが、令和8年（2026）9月現在の平日ダイヤなら、小田急永山駅・8時5分発に乗れば新百合ヶ丘、代々木上原経由で東京メトロ千代田線の大手町駅に9時2分着。所要57分である。もちろん「家から会社」ではもう少しかかるだろうが、鉄道開通前の不便さがしのばれる。まだ田舎の細道だった鎌倉街道（今は4～5車線）の渋滞で身動きが取れない40分は、さぞウンザリ感に満ちたものだっただろう。

高度成長期が始まった戦後の日本では人口急増もあって住宅難が深刻で、特に大都市圏では乱開発による都市圏のスプロール化を防ぐため、いくつかの大規模ニュータウンが急ぎ建設された。中でも多摩ニュータウンは東西約14km、南北2～4km、面積30.16km^{2}で計画人口30万人（後に40万人まで拡大、その





1:25,000地形図「武蔵府中」昭和41年（1966）改測（×0.68）



1:25,000地形図「武蔵府中」昭和46年（1971）修正（×0.68）

編集後記

少々都心に近いかもしれませんが、東京都板橋区の高島平地区もニュータウンと鉄道の街。

ニュータウンの高島平地区は、西台駅から西側、都営三田線と首都高速５号線で囲まれた範囲に広がっています。高島平２丁目と３丁目に建設された高島平団地は、1972（昭和 47）年から入居開始。団地の東側の高島平１丁目と、西側の４丁目・５丁目は、戸建住宅として分譲されており、高島平地区は異なる街並みが組み合わさっています。

都営三田線は、1968（昭和 43）年に、巣鴨－志村（現・高島平）間が、1976（昭和 51）年に、高島平－西高島平間が開業。都県界を目前にして都営三田線は行き止まっています。　（編集長・小林政能）

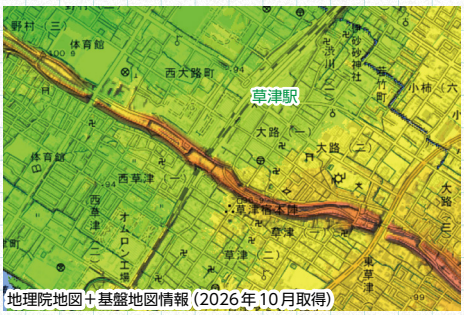

西高島平駅ホームより終端部


西高島平駅の終端部外観

次号予告　2026年12月 通巻651号　毎月10日発行

地図と学ぶ 月刊
地図中心　特集　日本の典型地形《天井川編》

周辺の平地より河床が高い河川、「天井川」。上流からの土砂の供給が盛んな河川では、堤防内の河床が高くなるため、堤防をさらに高く築き、さらに河床が高くなって、さらに堤防を高く…と繰り返すことで、高きにある川＝「天井川」に。鉄道が川の下をトンネルでぐぐるような天井川もあります。天井川を地図でリサーチ！



バックナンバーのご案内　地図中心　検索

「地図倶楽部」へのご入会をお待ちしています！　03-3485-5417（事務局）

地図中心
2026－11　通巻650号
発行　2026年11月10日
発行所 一般財団法人日本地図センター
〒153-8522
東京都目黒区青葉台4-9-6
電話　03-3485-8125
FAX　03-3485-5593
（月刊「地図中心」編集室）
メール　chushin@jmc.or.jp
URL　https://www.jmc.or.jp

©一般財団法人日本地図センター

定価　880円（税込）
印刷所　昭栄印刷株式会社

地図と学ぶ月刊誌
地図中心

本誌の一部あるいは全部を無断で複写・複製・転載することは、法律で認められた場合を除き、禁じられています。

雑誌 86689-11
4912866891165
00800

地図中心 2026-11 通巻650号 令和8年11月10日発行（毎月1回10日発行）
発行 一般財団法人日本地図センター　定価880円（税込）